

日時 平成 27 年 8 月 5 日（水） 午後 2 時～午後 4 時

場所 鎌倉市役所 4 階 402 会議室

議事

1. 確認事項

【事務局】 本日の資料の確認だが、会議次第、第 19 回検討委員会専門部会資料（A3 版）、鎌倉市交通計画検討委員会専門部会委員名簿、第 18 回専門部会議事録（案）を配付した。

続いて、本日の情報公開、議事録の確認だが、前回同様、今回配付した資料は情報公開の対象としたい。本日の会議の議事録についても原則公開となるので、作成次第、委員の皆さんに確認の上公開するが、発言者の氏名は非公開とする。第 18 回専門部会議事録（案）については事前に確認して頂いたが、修正がなければ今回の内容をもって確定したい。

【部会長】 事務局から議事録の最終確認及び情報公開について確認があったが、よろしいか。

【委員一同】 異議なし。

2. 議題

（１）平成 27 年度の進め方、検討方針

（事務局から資料の説明）

【部会長】 まずは、平成 27 年度の進め方や検討方針について意見を頂く前に、特別委員会の進捗状況について、事務局から説明して頂きたい。

【事務局】 （仮称）鎌倉ロードプライシングの検討の中で、法的に実施できるかについて委員の方から質問を頂いており、その検討を今年度を実施していく予定となっている。本検討委員会とは別に特別委員会を設置し、法的課題を議論していくことは以前から説明をしているが、その進捗状況について報告する。特別委員会については今年 5 月以降に設置する予定とされていたが、市の内部で「具体的な課題を十分に整理した上で、特別委員会に諮る必要がある」との意見があったため、まずは事務局で法的な制度設計の骨子を作成して、それで議論を行う。これを受けて現在、部会長を始めとして、法律・経済を専門とする学識経験者や、

国土交通省、そして市の経営企画部局や税担当部局等、鎌倉市の実情や、実施した場合のことを想定した担当課も参加し、制度設計の骨子を作成するための意見交換会を行っている。7月28日に第1回目の意見交換会を行い、法定外税の検討の他、特区制度での検討を並行して進めることや、「納税義務者を自動車の所有者にすることが良いのではないか」といった、より具体的な意見が出されている。意見交換会は8月下旬の開催を予定しており、一定の課題や方向性が整理できた段階で特別委員会の開催を予定している。事務局としては秋口以降を目処に第1回目の特別委員会の開催を目指したいと考えており、その結果を踏まえ、（仮称）鎌倉ロードプライシングの実施の見極めを行っていく予定である。意見交換会や特別委員会での進捗状況等については、随時検討委員会でお知らせしていくので、よろしくお願いしたい。

【部会長】今の追加説明を踏まえて、今年度の進め方や検討の方針について意見を願います。

【●●委員】（仮称）鎌倉ロードプライシングをいつ実施するのかも、特別委員会で決めるのか。

【事務局】説明したように、まだ特別委員会は開催していない。現在は制度設計の骨子を作っている段階であり、一定の議論の中身が整理できた段階で、特別委員会を開催する予定である。（仮称）鎌倉ロードプライシングの実施時期については特別委員会で議論し、検討委員会に諮った上で、最終的には市の判断で進めていきたい。

【●●委員】（仮称）鎌倉ロードプライシングを実施する方向で検討するのか、できるかどうかということで検討するのか。市民宣言を見ると「歩いて楽しむ鎌倉」、つまり車を通さないよという宣言である。車を入れないようにするのなら（仮称）鎌倉ロードプライシングは必要ないと思う。今の説明では焦点が絞れない気がする。（仮称）鎌倉ロードプライシングを実施することをベースに特別委員会を立ち上げるのか。前提として「（仮称）鎌倉ロードプライシングを実施する」という方向で市民宣言を行うのか。特別委員会も、実際に鎌倉のことを良く知っている人に考えて貰いたいということの中で、部会長が参加しているのは非常にうれしいことなのだが、前回「あまり関係のない人ばかりで議論したら机上の空論になってしまう」という話をした。また、市民宣言の議論については他の都市でも似ているものを実施しているが、「歩いて楽しむ鎌倉」という考えは良いことだと思う。

【事務局】「（仮称）鎌倉ロードプライシングが法制度面で本当にできるのか」ということをまず判断すべきだという意見を頂いたので、特別委員会ではその点や課金システム等に特化して議論して頂きたいと考えている。一方で市民宣言は、「車を入れない」ということではなく、あくまでも車利用の選択ができて、なるべく車を少なくするという啓発活動である。

今まで市民は混雑のため車を控えていたが、例えば（仮称）鎌倉ロードプライシングが導入されて車が減少した場合に、市民が自由に車を使ってしまうと、やはりそれは問題があるのではないかと。その中で市民自ら車の使用を自粛しようという精神論的なものが平成 8 年の市民宣言の考え方である。「（仮称）鎌倉ロードプライシングと市民宣言は違う」という訳ではなく、セットで考えていくものと捉えているので、理解して頂きたい。

【●●委員】第 9 回鎌倉市交通計画検討委員会で、県の方からは「まだ何も話が来ていない。何も聞いていないのに、この場で急に話を聞かされても」と言っていた。その後、県、国、例えば総務省と「実際に鎌倉はこういうことを検討している」という話はされたのか。実際に手続きを踏んでいくにあたってはきちんと話をしていかなないと、突然、検討委員会で国や県と協議しても、相手方はかえって感情を害するのではないかと思います。

【事務局】今年の人事異動で次長が神奈川県から来られた。市の交通計画課だけではなく、みどり課や都市計画課の事務も所管している。従って、県と色々調整をする上では次長に窓口になって頂いて、調整を行っている。前回の検討委員会で事務局から説明させて頂いたが、連絡が遅れたことにより迷惑を掛けお詫びしているところである。今後、県とも調整をして、理解を頂きながら一緒に進めていきたいと思っている。それから、（仮称）鎌倉ロードプライシングという政策は国土交通省の道路局が窓口になっているので、調整を行っている。また、意見交換会についても国土交通省道路局の課長補佐が同席しているので、そこは誤解のないように、調整をしながら進めていきたいと思っている。

【●●委員】もう一度確認したいのだが、現時点においてはまだ県と国とは直接話はしていないということか。これから行っていくということか。

【事務局】私は 4 月の時点で県から交流職員として鎌倉市に着任した、次長の伊藤です。鎌倉地域の幹線道路が県道ということで、道路管理者は藤沢土木である。鎌倉市交通計画検討委員会を進めていく中で、道路管理者とあまり調整をせずに議論が進んでしまったという事態があったと聞いている。今回私が県から来たというのも、パイプ役を担っていると考えており、着任して 3 ヶ月の間、県との情報交換は密にしているつもりである。特別委員会で扱う部分が、法制度としてきちんと成り立つのかという場面では、実際に道路管理者が直接関係してくるので、こういった形であれば道路管理者から合意が得られるような施策になるのか、法的根拠はどこにあるのか、そういったところを特別委員会で検討して深めていく予定にしている。今のところ特別委員会を開いていないので、県と直接会議はしていないのだが、当然第 1 回目の特別委員会を開催するにあたっては事前打ち合わせをしっかりとしていきたいと考えている。

それから、総務省の話があったが、例えば法定外税で実施するにあたっては、最終的に条例が必要になり、その後に総務省の同意が必要になってくる。具体的に皆さんとお話をする段階、条例を作る段階で「実はできなかった」ということでは話にならないので、事前の調整をしっかりと行った上でやっていけるように、事務局としても取り組んでいくので、理解して頂ければと思う。

【部会長】先程紹介があった意見交換会には私も参加していて、経済や法律の学識の先生や、国土交通省道路局の課長補佐も参加している。私が非常に嬉しかったのは、鎌倉市の税金担当の方にも来て頂けたことである。初めて会ったのだが、非常に緻密に考えて頂いており、どういう名目なら税で取れるのか、他の税金との横並びで公平性が保たれるのか、あるいは払わないで逃げられてしまった場合など、かなり具体的に色々な課題を持っている。自分のこととして考えて頂けているようなので、議論を進めていけば、現実性のあるものになっていくと思う。非常に実りある意見交換会ができたと感じている。

【●●委員】憲法問題に絡んで、法の解釈は楽観的にいけるという解釈をする専門家と、相当心配をされる悲観的な専門家とがいて、この辺のことも考えて言っているような感じもする。昔ならば天下の公道で関銭を取って通らせていたことがあるのだが、地方自治体が関銭を取ることができるのか、●●委員の話だったと思う。今まで伺ったところによると委員長以下、担当部局の方は「いけるだろう」というのを内心含みつつ説明が進んでいるように思うのだが、悲観的な「かなり差し障りがあるかもしれない」という意見が今までにあったのか。

【部会長】整理させて頂くと、一般道路で誰かがゲート等を造ってそこを通る人からお金を取ることがどうなのかについては、やはり「道路法」ということになる。道路法を全部読んでも「一般道路でお金を取ってはいけない」とは実は書かれていない。書かれていないが、一方で「一般道路は無料公開の原則がある」という解釈もある。その点で裁判になったことは今までにないので不明な点もある。ここでやろうとしているのは、まずは道路法の世界とは別に条例を制定して、法定外目的税で課金するという方向で議論をしている。道路法と真っ向勝負をしないようにしている。その方針について国土交通省と相談をして、意見交換会に参加して頂いているという状況である。国土交通省はそう簡単に「はい」とは言わないが、議論に付き合っているというところからすると、今までの方針はそれほど間違っていないと我々は考えている。

【●●委員】道路法で、例えば高速道路で課金して取るという場合は、迂回路のような選択肢も必要と思う。その脇に出て行ってお金を払わないで行けるようになっているとか、そうい

うのではなくて、法定外目的税なら可能ということか。

【部会長】日本の有料道路は受益者負担で、早く工事費を集めて、工事をして、終わったら無料にするというのが一応の大原則になっている。（仮称）鎌倉ロードプライシングとそれとは全然別の話なので、道路法でそれができるのかと言われるとまだ分からない。分からない世界に突っ込むのではなく、全く別の世界で課金というシステムを作ってやっていこうというのが今の状況である。

【●●委員】具体的に言うと道路が混雑しないようにする手立てというか、制度を作ろうという話だと思う。

【部会長】鎌倉地域という非常に交通環境が悪くなりがちなところに、自動車が入ってくることに對して課金する。水陸両用車で海から入ってきても、キャタピラで山から入ってきても課金するということである。道路で課金するのではないということが、「道路法と無関係だ」ということだと思っている。それでどこまでいけるかというのを詰めようとしていて、最終的には総務省と議論することになるかと思う。

【●●委員】例えば、都市マスタープランは、市民の権限で都市計画の運用が可能となるようにした制度である。（仮称）鎌倉ロードプライシングを導入するにあたって、鎌倉の事情をきちんと説明できるかが重要であると思う。

【●●委員】最も一般的な公共財の考え方としては、税金で造ったものだからタダで走れるのは当たり前であって、それは変わらないことである。それを変えるというのはすごく力いることであって、法的に理論武装して、それを実施できるようにするのは本当に大変なことである。そういった状況の一方で、現在の鎌倉は「交通渋滞をすぐにでも何とかしたい」というのは非常に緊急な課題である。こういう事情がある訳だから、これを踏まえて、現在ある中で知恵を出して、何とか少しでも渋滞が解消できるようにやるのが先決ではないか。（仮称）鎌倉ロードプライシングは長期的な課題であって、日本どこでも一般道路でやっているところはない。それは専門的に一生懸命やって頂いて、我々はすぐにできるような、役に立つような知恵を出す場ではないかということをやっているとずっと言っている。今は（仮称）鎌倉ロードプライシングの検討を行ってきたが、これはまだ入口に入ったところである。実際の法的な議論はこれからやっていく訳だから、まだ入口にも入っていないかもしれない。この専門部会では、もっと早急に何とかできることを探して皆で話し合うべきではないかという趣旨である。

【●●委員】総量を規制するというのは非常に重いのだが、大原則は鎌倉のような特殊なとこ

ろの交通環境を良くするためということで、課金を得てこの様に使っていくということも両輪で考えることが大事である。減らすことを目的という、「鎌倉に行くなら 1,000 円や 2,000 円は何ともない」ということで、減らす目的にはあまり貢献しないかもしれない可能性もある。しかし、それで多くの金が入ってきたら、減らす目的以外の色々なやり方があると思う。全体的な、質の良い渋滞に持っていく方法等や周りの歩くところは良くなっているなど、他の人や専門家に説明をするに当たって、総合的なものだという思想をまとめておく必要があると思う。

【●●委員】社会実験で行ったスーパなど、非常に有効だと思う。●●委員が言われたと思うが、あれも知恵だと思う。そういう施策を幾つか組み合わせたらもっと早く交通問題が解決できるのではないかという気もする。

【●●委員】やはり総合的な施策の一つということで、それをうまく位置付けてやっていくと良いと思う。

【部会長】まさに今話して頂いている内容については、資料 3 ページの上は（仮称）鎌倉ロードプライシング以外で、正月三が日並みの交通規制等、様々なことを 4 年ぐらい議論してきた。●●委員が言われるように、2 ページの 20 の施策ということで歩行者尊重道路等、本当の目的はやはり「歩くことで安全で楽しい鎌倉地域にしたい」ということだから、総合的なことを考えるというのは正にそういうことである。そういうことを今まで 4 年間議論してきた訳だが、事務局から何か、これをまとめた背景やコメントを頂きたい。

【事務局】●●委員が言われたように「できるところからやろう」という基本的な考え方で、例えば皆さんの知恵を頂きながら、今回も（仮称）鎌倉ロードプライシング以外にプロモーションや民間駐車場を活用したパークアンドライドも検討する。京都等では、既に民間の駐車場を使った割引も行っている。そういうことも駐車場事業者が PR に来られて、これはできるのではないかと考えている。●●委員が言われるように、できるところから進めていきたいと考えている。並行して（仮称）鎌倉ロードプライシングについても取り組んでいこうというのが今回の資料のまとめになっている。

【●●委員】市民宣言について、何故、今このようなことをやっているかということに、市民の合意がないと、いくら特別委員会を作っても止まってしまう。法律の読み方も「市民がこれだけ希望している」等の盛り上がりがないと、市民が交通問題を「何とかしてほしい」と言っているからこういう風に解釈できるではないか」とならない。これは特別委員会で考えるべきことなのかどこで考えるべきことなのか分からないが、それを考えていかないとまずいのではないか。それこそ机上の空論というか専門的な話だけで終わってしまう。「市民が

これだけ『困っているから何とかしてほしい』という声がある」というものをどこでどう表していくのか。そういう要望を見せることによって、法律解釈も「これだけの要望があるから、そこはこう読める」となるのではないか。法律というのは書いてないことはできる訳である。書いてないことができるためには、「市民がこれだけ要望している」という後押しがないといけないと思う。何となく市民が置き去りというか、市民の声がうまく届くのだろうかと感じている。その声の多い少ないによって解釈も変わってくると思うので、全体の流れの中でも、市民宣言もそうなのだが、皆が盛り上がらないといけない。「このように決まった」というだけでは困る。それはどこかでやれるように、検討委員会も少し努力をしたらどうかと考えた。バスやタクシーも住民から「ああしてくれ、こうしてくれ」という要望があれば考える訳である。それと同じことだと思う。

【事務局】やはり、市民の方の合意が得られれば進みやすいと思う。是非、市民の方も入れて、今後進めていきたいと感じている。

【●●委員】特別委員会に市民を加えるという話ではない。全体の盛り上がりはどう作るかということである。それともう一つは、例えば議会で、「交通問題が大変だ」という声が挙がってこない、市民宣言でどうするかといったときに「勝手にやってくれ」では意味がない。一生懸命やっているというのは分かるのだが、議会や市民を少し働き掛ける気持ちでやって欲しい。

【●●委員】交通問題について、仲間や友人と話すときに、（仮称）鎌倉ロードプライシングの話題を振るのだが、全然話に盛り上がりが出ない。マスコミが取り上げてくれたときには話にもなったのだが、今は全然話にならない。賛成でもなければ反対でもない。どちらかというと無関心状態というのが感想である。「できる訳ない」と思っているのかどうなのかは分からないが、渋滞が緩和されることについては悪いことではない、反対ではないと思うが、でもそれ以上の何ものでもない。反対が出ないというのがコンセンサスとしたら、多分そんなに反対は出ないだろう。最近の商業者は、私も商業者の代表としてだが、「反対、反対」というような姿勢でもないと思う。ただ、これを熱望している人が市民の中にどれだけいるのかというところで見ると、これは疑問ではないかと個人的に思っている。確かに渋滞は困った課題で、解決すべきことだというのは十分認識している。ここに今ある市民宣言（案）が出ていて、その最後は「私たちは鎌倉が世界の鎌倉であることを誇りとし、訪れる人々に良識と善意を持ってする」とある。これは「私たちは世界の鎌倉に住んでいるのだから、訪れる方たちが沢山来ても寛容な気持ちで迎え入れよう」ということだろう。恐らく鎌倉市民の良識は凄くそれが強いと思う。今年の紫陽花の時期には、も平日も含めて、長谷では著し

い交通渋滞が発生していたが、「渋滞していて凄かった」で終わる。それが良いか悪いかは別にして、そういう市民が多数いるという状況の中で、（仮称）鎌倉ロードプライシングという施策は、鎌倉が特区を取らなければできないが、鎌倉にできることは他都市も条件を整えればできる訳である。それをいの一番に鎌倉が踏み切っていくということは大きな法的な決断と同時に市民決断がいるような気がする。進捗とは違うのだが、常にそれを検証していく必要があると私は感じてきた。

【部会長】 大事な話だと思う。

【●●委員】 今まで特異日の交通渋滞について検討してきたが、それに関する要望書等は市民から出ているのか。

【事務局】 長谷の大仏前の交通渋滞を何とかして欲しいという市民要望が、市民相談課を通して出ている。また、市会議員のブログでも県道の交通渋滞を問題にしているので、これについては対策を検討している。

【●●委員】 道路は地域全体に関わることなので、町内会等から要望があったら、集めて記録を取り、市民全体がどう交通問題を考えているかという話に結びつけるのは大事だと思う。

【●●委員】 少し立場が違う話だが、市の社会福祉協議会の仕事をしていて、それぞれの地区の社会福祉協議会があって、そこでこれから地域アセスメントをするという話がある。これは福祉の問題だけでなく、そこで生活している人が何人いて、どういうことを望んでいるかというの聞き出すということである。どういう形でやるかはまだ決まってないのだが、例えば「外に出るのが大変だ」とか「交通渋滞により十分活動できない」など、色々な声が挙がってくると思う。そういうものも拾ってくると思っているので、そういう市民の声をどこまでうまく評価できるのか。そこにも交通問題は絡んでいると思う。例えば、買い物に行こうとしているが、渋滞していて中々買い物に行けないことや、どこかに行くにしてもバスやタクシーに時間が掛かって困ることなど、そういう声も拾えるということもある。そういう声がうまく集約されると、特別委員会の話をするときに、これだけの市民の声があるから「着実に進めてくれ」という話を国土交通省や県にした方が良いと思う。あらゆる手立てがある。盛り上がらないことには市民宣言をやっても仕方がないと思う。そういうことを特別委員会の中で議論されるようにしていかないと、先程言ったように机上の空論になってしまう。役所というのはやはり、市民の声が大きいと考える。それである程度目処がつけば前に進むと私は思っている。

【●●委員】 以前実施した交通のワークショップでは、そういう声はずいぶん挙がったと思う。

【●●委員】結構多くの人が苦勞している。

【部会長】非常に重要な指摘を頂いたと思う。今後の進め方については、事務局や場合によっては市長とも色々話をする機会があるだろうし、アンケートというのも予定されているようなので、色々な形で声が挙がるような工夫を考えて作って頂きたいと思う。

(2) 市民宣言（案）について

【部会長】市民宣言（案）の内容について議論頂きたいと思うが、その前に事務局から、本日欠席委員から頂いている意見について、説明頂きたい。

【事務局】欠席委員からの意見について、紹介させて頂く。これは資料 11 ページの説明となる。「(イ) 役割・位置づけその 1」であるが、11 ページ左上の 3 つ目のところである。「来訪者の協力を促すためには、鎌倉地域内の自家用車や営業車両の努力が不可欠である」とある。これについてはまず隗より始めよと強く打ち出されている。宣言、または憲章を表明することがその向上の始まりであり、文章と行動の整合性が取れている。併せて、課金額の決め方においてもこの思想が生かされねばならず、鎌倉市民が市民外の人に比べて安い、優位といった印象を与えてはならないと考えている。原文の文章構成は「来訪者と市民を区別し、来訪者の協力を促すためには」については“目的”を示し、「鎌倉地域内の自家用車や営業車両の協力が不可欠である」については“手段”を示しているが、道路が誰のためにあるか自問すれば、全市民と来訪者とが協働して一体となって取り組んで解決すべきで、そこに目的や手段で区別して捉えない方が良いと考えている。以上の事象を考えると、「原文の構成、表現に違和感を覚える」という意見を頂いている。

(イ) の「役割・位置づけその 2」であるが、「声明文を議会に図り、可決の手続きを踏むことに賛成である」とある。宣言とするか憲章とするかについては、事前に色々議論を頂いて、憲章は「世間に対して重みがあるが、それゆえに議会で慎重すぎる取扱いをされないか、やや不安である」という意見を頂き、宣言は「もう少し気が楽になるのではないか」という意見を頂いている。結論として、議会事情に精通されている事務局に任せるということである。

(ハ) の「制定の手順」であるが、「市長が提案して議案の可決に賛成である」という意見を頂いた。この理由としては、行政の熱意のほどが全市民にアピールできるためである。それに対し、市民からの請願を議会で可決するのが一番望ましいが、市民の意識高揚に時間が掛かる、との意見を頂いた。

(ニ) の「実施時期」であるが、意見としては「宣言並列型に賛成である」と頂いた。理由

としては、全市民と来訪者が一体となって協働して解決するためには宣言並列型が望ましいということである。

(ホ)の「主体」であるが、「全市民プラス鎌倉市に賛成である」とのことである。理由としては声明文の実行には全市民はもちろんのこと行政の役割も大きいため、全市民と鎌倉市が主体となって協働して取り組むことが不可欠であるということである。

(ヘ)の「ネーミング」であるが、「全市民的な事業であるから、事務局案が適当と考える」ということである。

(ト)の「構成」であるが、これも資料のとおり、現状の案に異議はないとの意見を頂いた。以上、提案頂いた委員の意見を紹介させて頂いた。

【部会長】11ページの議論をベースに、皆さんから意見を頂きたい。

【●●委員】議会では、交通問題についてどのくらい質問が出ているのか。要するに市議会の一般質問や代表質問等で「何とかしてほしい」という意見が出たのか。それともう一つ、各町内会長や市長はふれあい地域懇談会等で意見は交わされたのか。

【事務局】議会について、交通問題は毎回出ている。ただ、交通問題も色々ある。(仮称)鎌倉ロードプライシングの件もあれば、江ノ電の混雑状況の緩和等の意見を頂いているので、議会で全然取り上げられてない、ということではない。また、(仮称)鎌倉ロードプライシングの導入については、まずは法的な問題をきちんとクリアした時点で市長等へ説明し、理解を頂きたいと考えているが、委員長と副委員長が、市長に直接お会いし、現在の検討状況を説明して頂いている。その中で市長もある程度の一定の方向が見えれば、ふれあい地域懇談会等の場で自ら説明をすることもあると思う。

【部会長】議会では(仮称)鎌倉ロードプライシングというテーマでも議論されているのか。

【事務局】(仮称)鎌倉ロードプライシングについては、代表質問等で質問があった。

【部会長】どのような質問がされているのか。

【事務局】具体的に言うと進捗状況や検討状況で、「今どうなっているのか」という質問が多い。

【●●委員】「やってはいけない」などはあるか。

【事務局】そのような反対意見は頂いていない。「どうなのか」ということだけである。ここ最近の議会の中での取り扱いで言うと、2月に本検討委員会の条例の一部改正時に、建設常任委員会で説明した。その中で各議員に説明する機会があつて、そこで答弁している。6月

の議会でも「中間とりまとめ」の報告を建設常任委員会場でしている、ひととおり（仮称）鎌倉ロードプライシングの取り組みの説明をさせて頂いて、そこでも質問や意見があった。特段反対意見はなかったが、「法的根拠が大事だからしっかりやってほしい」という意見はあった。

【部会長】 幾つか選択肢があると思うが、主体の「全市民」または「全市民＋鎌倉市」の違いはどこか。全市民は鎌倉市だと思うのだが、そうでもないのだろうか。鎌倉市というのは市役所ということか。

【事務局】 その通りで、行政のことである。

【部会長】 その場合、主体名はどうなるのか。「鎌倉市民及び鎌倉市役所」などか。公共交通の利便性や交通環境の向上等を実行する主体は市役所だからということだと思う。

【●●委員】 市民宣言ならば市民ではないか。行政が宣言するのはよくあり、去年も何か宣言したのだが、誰も知らない。

【●●委員】 私は「鎌倉市民」くらいの表記が良いと思う。行政は入れない方が市民宣言の場合は良いのではないかと感じる。

【部会長】 他の都市も色々調べて頂いているが、行政が入った市民宣言はあるのか。

【事務局】 調べた中では、宣言は「都市宣言」という扱いが多い。行政が携わってきているものは「憲章」という形で出ているものが多い。中々「市民宣言」というもの自体は探しきれなかった。基本的には全市民の場合は「市民宣言」が良いと思うが、そこに行政の精神を少し加えるときに、果たしてそれは市民宣言で良いのかどうかというところである。その場合は「憲章」が相応しいのかもしれない。憲章について直接京都市にも問い合わせたが、8ページにもあるように、市民アンケートやシンポジウム、パブリックコメントも含めて行い、本会議において全会一致で採択されたと聞いている。市長も「歩くまち」ということを提唱しているので、「憲章」で進めたということである。9ページも「市民と行政が一体となって」ということで書いてあるが、市民だけがやるのではなく、行政も一緒にやるということで、行政が主体となってやることであれば憲章が良いのではないかと、という話であった。本市の議会事務局とも調整した中で、既にある鎌倉市民憲章と平和都市宣言については、まず鎌倉市民憲章は当時の市長が表明をして、パブリックコメントを行った上、議会の可決をしたということである。一方で都市宣言になるとこれは宣言なので、市民の方が請願をして行ったということである。やり方としては●●委員が言われるように議案を可決で、きちんとしたものにしなければならないということであれば、「憲章」が良いのではないかと

議会事務局の助言もあった。

【部会長】今の提案は、主体が鎌倉市で憲章になる、ということか。

【事務局】そうである。資料 11 ページのネーミングについて、「歩いて楽しく、人にやさしいまち」憲章（案）のようなことが良いのではないかと考えている。この「歩いて楽しく、人にやさしい」というのは、今の市長のマニフェストに載っているものを流用して載せているので、決して事務局で独自に示したものではない。

【●●委員】鎌倉地域という「地域」はいらないのではないか。

【●●委員】中身は「鎌倉地域の交通問題を解決しよう」という話である。

【●●委員】全市に波及するのだから、具体的なやり方は別として、あまり特化しない方が良いと思う。

【●●委員】私はこの京都の宣言が凄く良いと思っている。優しくて、古都としていばつているところもなく、長すぎず、住民に優しく投げ掛けていると思う。実際問題、京都を歩いていても、本当に色々と統制が取れていて、市民や訪問者に優しいまちだというのを感じる。これは本当によくできていると思った。「歩くまち京都」というのも、「歩くまち鎌倉」でも、やはり長い言葉を言うよりも短く端的に言った方が人の印象に残るのではないか。確かに市長が言われるように「歩いて楽しく、人にやさしいまち」憲章というよりも、もっと短い方が受けが良いのではないかと思う。

【●●委員】京都は相当郊外のところまで含めて作っている訳である。ところが今回のものは、関谷周辺等、歩いて楽しむ道がどのくらいできているか分からないのだが、そういう意味ではやはり宣言ぐらいが良いのではないかと思う。鎌倉地域が入っていて市民宣言というのが、鎌倉市交通計画検討委員会で扱っている内容とは非常に合っているという気がする。

【●●委員】鎌倉も世界遺産登録を一生懸命やってきた街でもあるし、鎌倉の道がどうのというよりは、やはり市長、行政、それから市民が力を合わせて、これらのことを守って作っていきたいという考えを固めているのであれば、私は憲章が音としても良いと思う。

【部会長】憲章と宣言の違いがまだ少し分からないのだが、憲章は重みがあり、宣言は気楽ということか。

【●●委員】宣言というのは都市宣言とか色々ある。でも、それは別に議会は関係なく、市が独自にやっているものである。ただ、憲章となればある程度議決が必要で重みがある。

【部会長】議決の部分で違うのか。

【●●委員】議決をすればそれだけ全体に重みが増す。今の話で（仮称）鎌倉ロードプライシングも併せて交通問題で、というのだが、その意味も含めて、例えば市民憲章でも鎌倉都市宣言でも良いし、そういう全体のことを考えた上でやった方が憲章の意味があるような気がする。交通問題だけで考えずに、まちづくり全体で考えないとそういうものは議会では中々議題に乗らないかなと思う。

【●●委員】市民憲章となると、私と●●委員は世界遺産に関わっていたのだが、再チャレンジでもう 1 回取り組み直そうとならざるを得なかったのは、関谷や西鎌倉の人たちに「私たちには関係ない」という意見が相当多かったからである。そのような中でここに書いてあるようなことを市民憲章ということで位置付けていくためには、やはり、オール鎌倉で皆が心からそうだと思って声を出している印象でなくてはいけないのだが、どうも扱っているところから言うと、そうでもないという感じも相当ある。深沢や玉縄、関谷、西鎌倉といった地域を含め、全市で考えが一致した状態になっていくのかどうか心配である。

【部会長】今検討している（仮称）鎌倉ロードプライシングの料金のことだが、市民は同一額にしたと思う。

【●●委員】現実問題、今関心のある議会も含めて案外通るかもしれないが、例えば鎌倉の市民憲章に比べると、遠い場所のことだけど通ったようだという感じの市民憲章になってしまうのではないか。

【●●委員】ネーミングのことで考えると、市民憲章の案として、長々と文章があるよりも、「歩いて楽しいまち、鎌倉」というぐらいすっきりした方が頭の中に入りやすいと思う。すっきりさせて憶えやすくして、その内容をどうするか決めて、憲章にするか宣言にするか決めたら良い。例えば、市民宣言なら絶対に「鎌倉市」というのがある。サブタイトルとして何かつける形ならばすっきりするのではないか。

【●●委員】ここでいうと、「鎌倉地域」でなく、「鎌倉」で止めるべきだと思う。

【●●委員】「地域」というのは入れない方が良い。

【●●委員】この文章の中では「鎌倉地域が大変だ」ということを言うてはいけないとは言っていない。ただ、市民憲章というのであれば、タイトルで「地域」は入らない方がなじみ易い。

【部会長】今の話は 13 ページのタイトルか。この叩き台の一番上の「地域」がない方が良い。

【●●委員】その通りである。

【●●委員】「『歩いて、楽しむ・鎌倉』市民宣言」なのか。「市民宣言」と書いてサブタイトル的に「歩いて、楽しむ・鎌倉」とした方が、重みがあると思う。

【事務局】少し説明が足りなくて申し訳ない。資料 6 ページを見て頂きたい。右側が平和都市宣言なのだが、これは市民の有志の皆さんの請願と市議会が全会一致で採択して市が宣言したもの、ということである。「宣言である」というと、市民団体が請願を出して、宣言という形になる。先程説明した憲章であれば、市の考え方、市長の考え方で色々取り組んでいけば良いのだが、当時の正木市長が市民憲章制定の主旨を表明して、広報や掲示板にポスターを掲示して市民憲章文案を公募し、それで市民憲章の草案を委員会に委嘱して、総務常任委員会に諮って全員一致で原案可決した。この違いが憲章と宣言の違いである。先程も言ったように、宣言をするのであればどこかの団体が請願をして、議会に諮って宣言になると思う。それは今の時点では分からないので、議会事務局とも調整して、「今回やるのであれば憲章が良いのではないか」と助言を頂いたものである。

【●●委員】叩き台 2 のように、鎌倉地域という言葉が入っているなら「宣言」の方が良い。地域という表現が鎌倉全市の同意を表していないというのであれば、「地域」という言葉は使わず、「市民憲章」ということで問題はない。

【●●委員】しかし、市民憲章にするとそういう体裁を整えるようなネーミングになってしまう。だから、京都の例にあるような形の提示になる訳か。

【●●委員】確かにタイトルは変えないといけない。だから、「歩いて楽しい鎌倉市民憲章」となる。

【●●委員】議論が白熱しているところに水を差すようで申し訳ないのだが、この憲章にしても宣言にしても、どのタイミングで出すのか。これは鎌倉市の交通について色々計画をして、（仮称）鎌倉ロードプライシングも含めて色々な計画があって、「これでやってみよう」となったときに初めて憲章として出すべきものではないかと思っている。ということは、現時点でまだ決まっていないのに、先が見えない中、憲章や宣言の話をするのは違うのではないか。

【●●委員】私も先程申し上げたのは、会議の進め方の中で、特別委員会ができて色々やっていくとあるが、ある程度具体的なものができるかどうか、できた段階でどこまで盛り上げられるか。盛り上がったところで「鎌倉市民憲章なり宣言で盛り上げてやってしまうか」ということである。

【●●委員】その前に、最終的に市民の意見を聞いて、本当に（仮称）鎌倉ロードプライシン

グを望んでいるのかどうか。市民も充分に影響を受ける訳で、金を当然払わなければならない。「自分たちが金を払うなんて考えてなかった」というときに話し合うと思う。要はまだ何も決まっていないので、これはもう少し先で、決まったことを文章に具体的に入れていくのが本来の形ではないかと思う。

【●●委員】●●委員の意見ももっともだと思うし、（仮称）鎌倉ロードプライシング自体は非常に難しいと思う。しかし、鎌倉に歩いてくるような宣言をするというのなら、（仮称）鎌倉ロードプライシングを実施するにせよしないにせよ、「歩くまち」という意味で「車を締め出して歩こう」という表明として、市民憲章や宣言はあった方が良くと思う。

【●●委員】11 ページの「実施時期」というのは、今までの言い方が良かったのかどうか分からないのだが、宣言並列型が良いのではという気がする。先のことの話をしているのは間違いない。

【●●委員】盛り上げるために先に宣言するというか、「歩いて楽しいまち、鎌倉」ということをやって、それが盛り上がってきて、「では（仮称）鎌倉ロードプライシングだ」ということにする手もあるし、ある程度（仮称）鎌倉ロードプライシングが固まって、そのときに宣言を一緒にやるとか、それは状況を見ないと分からないが、要するに市民を盛り上げていく。これがないと特別委員会でやっても国や県は中々動いてくれない。市民の意見が一番大事で、宣言についてこの専門部会で2回も3回も議論するのは意味がないと思っていた。

【●●委員】市民宣言・憲章については、まず（仮称）鎌倉ロードプライシングの実施時期を議論し、その合意を得られた後に宣言等を行うのであれば良く分かる。（仮称）鎌倉ロードプライシングについても、まずは実証実験を先に行った方が良く。

【部会長】3 ページのところに「社会実験計画」というのがある。平成 29 年度の社会実験を目指すとするが、これは平成 32 年の東京オリンピックのときには既に（仮称）鎌倉ロードプライシングをやるのなら、できていないといけないということで、逆算していくとこのぐらいのペースになるだろうということだが、平成 29 年度ということはもうすぐである。つまり、来年夏には社会実験の予算を取らないといけないので、（仮称）鎌倉ロードプライシングが実施可能と判断され、それを市民が行うと合意されれば、平成 29 年度までの社会実験まで残された時間は少ない状況にある。特別委員会で判断が行われたとして、条例を作ることになり、もしやるのであれば一気に一気に動き出すはずだが、そういう意味で言うと市民宣言もそれほど余裕がない。例えば文言とかは議論しておいた方が良くするような気がするのだが、如何か。

【●●委員】 11 ページの「実施時期」に先行型と並列型があって、先行型だと先程の市民憲章にしても構わないという感じなのだが、「自動車を抑制するために（仮称）鎌倉ロードプライシングを実施し」というのは、あくまでも「歩いて楽しいまち鎌倉」の一つの手法だと思う。かなり強力だと思っている人もいれば、それほどでもないと思っている人もいるので、（仮称）鎌倉ロードプライシングと、タイミングとして並列の時期で良いのかもしれないが、今この説明を聞いても分かるように、先行型には交通渋滞という話は書いてあるけども、抑制策の話ではないのか。交通渋滞を解消する手法は（仮称）鎌倉ロードプライシングだけではないので、あまりそれを一対一で述べるようにはしない方が良いと思う。要するに全ての取れる手立てを考えて立ち向かうのだということである。あくまでもその一環としての憲章だという話は通りやすいが、「（仮称）鎌倉ロードプライシングを実施するからには市外の人にも分かって貰うために憲章が必要だ」という論理にはしない方が良いと思う。

【部会長】 そもそも宣言が先行できるのかというのもどうなのか。（仮称）鎌倉ロードプライシングを実施するとしたらもう来年の夏には予算を取らなくてはならないというぐらいのタイミングになっているのだから、これを決めるのにもたぶん市長が色々なところに言って説明したり、議論をしたり、パブリックコメントを行ったりする訳である。

【●●委員】 確かに理想としては平成 32 年の東京オリンピックまでとなるが、鎌倉の交通事情について将来に向かって非常に大きく影響があることだと思う。だから、それがベストなのかもしれないが、もっとそこに焦点を当てて、将来に影響することなので十分に住民の意見を聞いて慎重にやっていかないといけない。後で「こんなことではないと思っていた」となると大変だと思う。

【部会長】 次回はそれも議論したいと思うが、平成 27 年度の進め方だけではなくて、その先のスケジュールをもう一度確認した方が良いと思う。特別委員会はこのペースで進んでいて、それに併せて我々はどういう議論をどのタイミングでするのかということを確認したい。

（３） その他

【事務局】 次回の専門部会は、8 月 21 日の金曜日の午前 10 時からとする。開催通知については、事務局から改めて送付させて頂くので、よろしくお願いします。

以上